

ПРОГНОЗУВАННЯ ЗВОРОТНОГО ЗАВАНТАЖЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Скріпченко А.В.

Науковий керівник – Россолов О.В., канд. техн. наук, доцент

Виникнення заявок на перевезення залежить від багатьох факторів. Кількість заявок на перевезення вантажів у потрібному для перевізника напрямку, що виникає є випадковою. Це зумовлене тим, що вона залежить від поведінки багатьох підприємств, які мають потреби в перевезеннях вантажів. Тому кількість заявок на перевезення можна передбачити лише з певною долею імовірності.

Так, згідно методики проф. Горбачова П. Ф. визначається за формулою повної імовірності:

$$P_l = \int_{-\infty}^{+\infty} P_k(m) \cdot f(m) dm, \quad (1)$$

де m – числова реалізація випадкової величини M ;

$f(m)$ – функція щільності розподілу випадкової величини M .

Основним недоліком запропонованої моделі є складність визначення P_k експериментальним шляхом, так як це вимагає довготривалих спостережень за діяльністю як мінімум одного перевізника.

Поряд з імовірнісним підходом слід відзначити математичне моделювання раціонально доцільних границь параметрів функціонування вантажних автомобілів на міжміських маршрутах, визначивши які, можна оцінити доцільність очікування автомобілем зворотного завантаження. Згідно методики Аземша С.О. критерієм ефективності функціонування автомобіля на міжміських маршрутах є максимум питомого прибутку. На основі цього критерію побудовано математичну модель максимально можливого часу простою автомобіля в очікуванні зворотного завантаження:

$$T_{оч.онт.} = \sqrt{-38999 + 1,2 \cdot \frac{1}{N_{num.1000}} - 46908 \cdot \sqrt{N_{num.1000}} - 1868 \cdot \sqrt{L_{ez1}} + 47747 \cdot N_{num.1000} + 1863 \cdot \ln(N_{y0.1000}) + 14,4 \cdot L_{ez1} + 14088,9 \cdot \ln(L_{ez1}) + 500924,1 \cdot \frac{1}{L_{ez1}}}, \quad (2)$$

Але можливі варіанти розрахунку, коли розрахований максимально можливий час буде припадати на нічний час, що не враховано в моделі.

Отже, при плануванні процесу доставки вантажів в міжміському сполученні слід брати до уваги необхідність прогнозування імовірності зворотного завантаження. При цьому раціонально використовувати.

РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНІЙ ЕКОНОМІЦІ

Білоус А.М.

Науковий керівник – Ткаченко І.О., канд. техн. наук, ст. викладач

Транспорт у сучасній інноваційній економіці є найважливішим фактором економічного зростання, як умова реалізації конкурентних переваг, а головним чином, як активний чинник конкурентоспроможності товарів і організацій на ринку, формування якості життя людей, розвитку національної економіки.

В економіці транспорт є найважливішим інструментом інтеграційних процесів.

Рівень розвитку транспорту в країні в певній мірі визначає рівень її цивілізації. Він здатний істотно впливати на економічне зростання, розширення торгівлі, підвищення рівня життя. Він сприяє підвищенню продуктивності праці скорочення часу доставки вантажів або проїзду до місця роботи.

Транспорт активно впливає на навколишнє середовище – його частка в загальному валовому викиді в атмосферу від всіх продуктів виробничої діяльності становить майже 40%. Основну частку забруднення дає автомобільний транспорт (близько 80%).

Транспорт є однією з найбільших системоутворюючих базових галузей, що має тісні зв'язки з усіма елементами економіки і соціальної сфери. В міру подальшого розвитку країни, розширення її внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків, зростання обсягів виробництва і підвищення рівня життя населення значення транспорту і його роль як системоутворюючого фактора буде тільки зростати.

ВАЖЛИВІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ ЕКОМОБІЛІТУ В УКРАЇНІ

Чернохвостенко В.В.

Науковий керівник – Ткаченко І.О., канд. техн. наук, ст. викладач

Мобільність – це термін, який використовується для опису подорожей через інтегровані, соціальні та екологічно безпечні варіанти